

**This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

**Defective images within this document are accurate representations of
the original documents submitted by the applicant.**

Defects in the images may include (but are not limited to):

- **BLACK BORDERS**
- **TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- **FADED TEXT**
- **ILLEGIBLE TEXT**
- **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- **COLORED PHOTOS**
- **BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS**
- **GRAY SCALE DOCUMENTS**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 198 61 096 A 1

51 Int. Cl. 7:
E 05 B 65/12
E 05 B 47/00

21 Aktenzeichen: 198 61 096.3
22 Anmeldetag: 17. 7. 1998
43 Offenlegungstag: 13. 1. 2000

DE 198 61 096 A 1

66 Innere Priorität:
198 27 751. 2 22. 06. 1998
71 Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE
73 Vertreter:
Patentanwälte Gesthuysen, von Rohr, Weidener,
Häkel, 45128 Essen

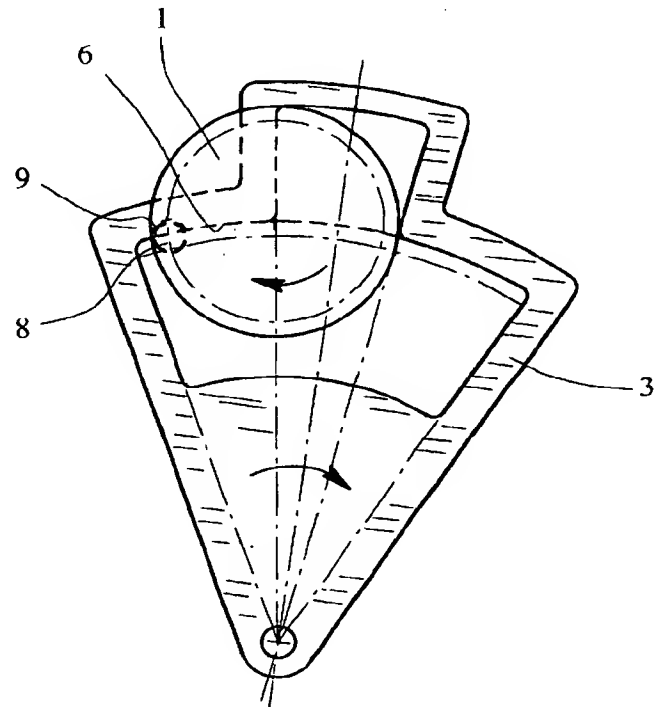
62 Teil aus: 198 32 170.8
72 Erfinder:
Kachouh, Checrallah, 44227 Dortmund, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Elektromotorischer Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß

57 Gegenstand der Erfindung ist ein elektromotorischer Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß, mit einem Antriebsmotor, einem vom Antriebsmotor antreibbaren Antriebsteil (1) und einem mit dem Antriebsteil (1) bewegungsgekuppelten Schalthebel (3) zum Schalten der Schloßmechanik in die verschiedenen Funktionszustände. Die Abschaltung des Antriebsmotors wird durch das Anlaufen eines Zapfens (8) o. dgl. an einem Anschlag (6) ausgelöst. Am Anschlag (6) ist eine Fangtasche (9) ausgebildet, die ein manuelles Bewegen des Schalthebels (3) quer zum Anschlag (6) verhindert und so den Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" realisiert. Nach bevorzugter Ausführung ist der Zapfen (8) o. dgl. am Antriebsteil (1) und sind Anschlag (6) und Fangtasche (9) am Schalthebel (3) angeordnet.



DE 198 61 096 A 1

Die Erfindung betrifft einen elektromotorischen Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß-Türschloß, Hecktürschloß, Haubenschloß o. dgl. mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Anspruch 1.

Der bekannte elektromotorische Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß, von dem die Erfindung ausgeht, US-A-4.518.181, wird dort in Verbindung mit einem umfassend erläuterten Kraftfahrzeug-Seitentürschloß beschrieben. Auf diese Beschreibung eines Kraftfahrzeugschlusses im allgemeinen darf verwiesen werden. Sie wird im vorliegenden Text nicht weiter aufgegriffen, weil es im wesentlichen um eine Besonderheit des elektromotorischen Stellantriebes selbst geht, das übrige Kraftfahrzeugschloß aber in üblicher Weise ausgebildet sein kann.

Im Text wird darauf hingewiesen, daß eine Stellantriebs-scheibe jedes Funktionsbauteil bezeichnet, das eine entsprechende Stellfunktion hat. Das gilt auch im vorliegenden Fall, man kann es also generell als Antriebsteil bezeichnen.

Der bekannte, bereits angesprochene elektromotorische Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß zeichnet sich aufgrund der beschriebenen Konstruktion mit einer spiralförmig verlaufenden Steuerkulissee in der Stellantriebs-scheibe durch eine bemerkenswert geringe Antriebsleistung des elektrischen Antriebsmotors aus. In den dem Innenanschlag bzw. Außenanschlag der Steuerkulissee entsprechenden Endstellungen läßt sich eine manuelle Umschaltung zwischen den Funktionszuständen "entriegelt" und "verriegelt" ohne Behinderung ausführen. Die Anzahl der Bauteile ist gering, und zwar sowohl bei radialer als auch axialer Bewegung des Schalthebels durch die Steuerkulissee.

Durch das Anlaufen des Anschlags am Zapfen kann die Abschaltung des elektrischen Antriebsmotors ausgelöst werden (Blockbetrieb).

Bei Kraftfahrzeugschlössern werden neben den Funktionszuständen "entriegelt" und "verriegelt" gelegentlich weitere Funktionszustände gefordert, insbesondere der Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert". Dieser Funktionszustand macht es unmöglich, die mit einem solchen Kraftfahrzeugschloß versehene Kraftfahrzeugtür von innen zu öffnen. Diese auch als "deadlocking" bezeichnete Funktion wird heute in Europa überwiegend realisiert.

Der Lehre liegt die Problematik zugrunde, bei einem Kraftfahrzeugschloß der in Rede stehenden Art den Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" besonders einfach zu realisieren.

Die zuvor aufgezeigte Aufgabe ist bei einem Stellantrieb mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Anspruch 1 durch die Merkmale des kennzeichnenden Teils von Anspruch 1 gelöst.

Mit der erfindungsgemäß verwirklichten Fangtasche läßt sich der Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" besonders einfach realisieren. Diese Fangtasche ist bei allen Arten von Stellantrieben vorteilhaft einsetzbar.

Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich Ausführungsbeispiele darstellenden Zeichnung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt

Fig. 1 in schematischer Darstellung einen erfindungsgemäßen elektromotorischen Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß mit dem Schalthebel am Innenanschlag.

Fig. 2 den Stellantrieb aus Fig. 1 mit dem Schalthebel in einer Zwischenstellung für den Funktionszustand "verriegelt".

Fig. 3 das Ausführungsbeispiel aus Fig. 1 mit dem Schalthebel am Außenanschlag zur Realisierung des Funktionszustandes "verriegelt-diebstahlgesichert".

Fig. 4 ein weiteres Ausführungsbeispiel eines erfindungs-

gemäßen elektromotorischen Stellantriebs in schematischer Darstellung.

Das in Fig. 1 dargestellte erste Ausführungsbeispiel eines elektromotorischen Stellantriebes betrifft ein Kraftfahrzeugschloß mit einer Schloßmechanik, die mehrere Funktionszustände einnehmen kann. So ist das auch im eingangs erläuterten Stand der Technik realisiert. Gestrichelt angedeutet ist ein elektrischer Antriebsmotor M mit Antriebselement, hier einer Spindel S. Wesentlich ist für den elektromotorischen Stellantrieb dann zunächst die vom Antriebsmotor drehantreibbare Stellantriebs-scheibe 1 (Antriebsteil), mit der ein im dargestellten Ausführungsbeispiel mit einer Kippfeder 2 o. dgl. belasteter Schalthebel 3 bewegungsgekuppelt ist, um so die Schloßmechanik in die verschiedenen Funktionszustände schalten zu können. Die Kippfeder 2 ist durch einen Doppelpfeil angedeutet, der gleichzeitig die Schaltrichtungen des Schalthebels 3 wiedergibt.

Bereits oben ist darauf hingewiesen worden, daß die Stellantriebs-scheibe 1 eine besonders bevorzugte Gestaltung eines Stellantriebselementes darstellt, daß im Grundsatz aber die Lehre der vorliegenden Erfindung auch bei anderen Arten von Stellantriebselementen eingesetzt werden kann. Daher wird auch der allgemeine Begriff Antriebsteil 1 verwendet.

Die Stellantriebs-scheibe 1 weist eine sich kurvenförmig um ihre Drehachse 4 erstreckende Steuerkulissee 5 auf, die an einem Ende einen zur Drehachse 4 nahen Innenanschlag 6 und am anderen Ende einen von der Drehachse 4 fernen Außenanschlag 7 aufweist. Der Schalthebel 3 weist einen in die Steuerkulissee 5 eingreifenden Zapfen 8 o. dgl. auf und ist über diesen von der Steuerkulissee 5 in unterschiedliche Funktionszustände schaltbar, die in Fig. 1 bis Fig. 3 dargestellt sind. Fig. 1 zeigt den Schaltzustand "entriegelt" am Innenanschlag 6, Fig. 2 den Schaltzustand "verriegelt" und Fig. 3 den Schaltzustand "verriegelt-diebstahlgesichert". Die Zuordnung könnte umgekehrt getroffen sein, ebenso müßte auch nicht unbedingt ein Zapfen 8 für den Schalthebel 3 die Kupplung zur Steuerkulissee 5 realisieren, sondern es könnten andere Kupplungsmittel, die aus dem Stand der Technik bekannt sind, realisiert werden. Im übrigen kann die Zuordnung auch umgekehrt getroffen werden, ein oder zwei Zapfen 8 an der Stellantriebs-scheibe 1 und zwei oder ein Anschlag 6, 7 am Schalthebel 3, wobei dann die übrige Gestaltung natürlich entsprechend angepaßt werden muß.

Das dargestellte Ausführungsbeispiel zeichnet sich dadurch aus, daß die Ansteuerung des elektrischen Antriebsmotors besonders einfach ist. Während die Einsehaltung durch einen Schaltvorgang ausgelöst wird, beispielsweise von einer elektronischen Steuerung des Kraftfahrzeug-Schließsystems, wird die Ausschaltung des elektrischen Antriebsmotors beim Anlaufen des Innenanschlags 6 oder des Außenanschlags 7 am Zapfen 8 o. dgl. ausgelöst. Es wird dazu ein Stromanstieg ausgewertet, ggf. auch mit einer Zeitschaltung gearbeitet. Die Realisierung des sogenannten "Blockbetriebs" erübrigt die Verwendung weiterer Schalter. Wesentlich ist, daß eine Rückstellfeder für die Stellantriebs-scheibe 1 nicht vorgesehen ist, sondern daß der Zapfen 8 o. dgl. und der entsprechende Anschlag 6 bzw. 7 nach Abschaltung des Antriebsmotors in der erreichten Endstellung im wesentlichen verharren (wenn man einmal von kleinen Korrekturbewegungen durch Eigenelastizitäten etc. absieht).

Wie sich aus Fig. 1 ergibt, ist die einzige erforderliche Federbelastung für den Schalthebel 3 eine vergleichsweise schwache Kippfeder 2 o. dgl., die einfach dafür sorgt, daß der Schalthebel 3 nicht ungewollt die Lage am Außenradius - äußere Führungskurve - oder am Innenradius - innere Führungskurve der Steuerkulissee 5 verlassen kann. Unge-

achtet dessen, daß eine nur geringe Federkraft vom elektrischen Antriebsmotor überwunden werden muß, ist bei diesem Stellantrieb die Konstruktion so getroffen, daß ein sehr breiter Bereich der manuellen Umschaltbarkeit gegeben ist.

Manuell umschaltbar bei Funktionslosigkeit des elektrischen Antriebsmotors ist dieser Stellantrieb also nicht nur in Endstellungen, sondern auch in einem breiten Winkelbereich von Zwischenstellungen. Auch bei Ausfall des elektrischen Antriebsmotors wird daher mit allergrößter Wahrscheinlichkeit eine manuelle Betätigung möglich sein.

Wenn der Stellantrieb nicht selbsttätig ausgeführt ist, weil nämlich die Steigungen der Führungskurven, die die Steuerkulisze 5 bilden, bezüglich des Zapfens 8 o. dgl. am Schalthebel 3 entsprechend groß gewählt worden sind, kann sogar innerhalb eines als Führungskanal ausgebildeten Abschnittes der Steuerkulisze 5 notfalls, wenn auch gegen größeren mechanischen Widerstand, eine manuelle Rückstellung erfolgen.

Die Fig. 1 bis 3 zeigen ein Ausführungsbeispiel, das sich von dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 4 dadurch unterscheidet, daß drei Funktionszustände eingenommen werden können, nämlich ein zusätzlicher Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert". Dazu ist zusätzlich vorgesehen, daß am Außenanschlag 7 (oder am Innenanschlag 6) die Steuerkulisze 5 als Fangtasche 9 ausgebildet ist, die ein manuelles Bewegen des Schalthebels 3 quer zum Anschlag 7 verhindert und so den Funktionszustand "verriegelt-diebstahl gesichert" realisiert. Man kann diese Konstruktion dazu verwenden, von vornherein den zweiten Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" als alleinigen Funktionszustand "verriegelt" vorzusehen (Fig. 4). Gemäß Fig. 1 bis 3 ist vorgesehen, daß drei Funktionszustände realisiert sind, wobei vorgesehen ist, daß der Funktionszustand "verriegelt" in einem bestimmten Winkelabstand vor dem Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" durch eine Schalfunktion des Stellantriebes definiert ist.

Schließlich gilt auch für die erfindungsgemäße Konstruktion eines elektromotorischen Stellantriebes, daß man die gesamten Bewegungsabläufe, die in den Ausführungsbeispielen radial dargestellt worden sind, auch axial realisieren kann. Dazu wäre dann vorgesehen, daß anstelle der Stellantriebsscheibe 1 ein Stellantriebszylinder mit der Zylinderachse als Drehachse 4 vorgesehen und die Steuerkulisze 5 auf dem Zylindermantel angeordnet ist. Für diese Alternativkonstruktion in entsprechender, erfindungsgemäßer Weise darf auf die entsprechenden Ausführungsbeispiele des eingangs angesprochenen, den Ausgangspunkt bildenden Standes der Technik aus der US-A-4,518,181 verwiesen werden.

Weiter oben ist bereits angesprochen worden, daß man die Zuordnung von Zapfen 8 o. dgl. einerseits und Innenanschlag 6/Außenanschlag 7 auch umkehren kann. Anstelle der in der Zeichnung dargestellten Schwenkbewegung des Schalthebels 3 kann dieser auch linear verlagert, also verschoben werden. Dies kann insgesamt zu einer besonders kompakten Gestaltung führen, weil der Schalthebel 3 eventuell auch quer über der Stellantriebsscheibe 1 liegen könnte.

Als Alternative ist in Fig. 4 ein elektromotorischer Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß dargestellt, der konstruktiv ganz anders aufgebaut ist als der zuvor erläuterte elektromotorische Stellantrieb. Hier ist ein Zapfen 8 o. dgl. dem Antriebsteil 1, ebenfalls ausgeführt als Stellantriebsscheibe, zugeordnet, während hier der Schalthebel 3 zwei Anschläge 6, 7 trägt, rechts und links einer Bewegungsaufnahme. Dazu darf im einzelnen auf den Stand der Technik aus der DE-A-44 39 479 verwiesen werden, wo diese Technik ausführlicher erläutert wird. Wesentlich ist, daß hier eine

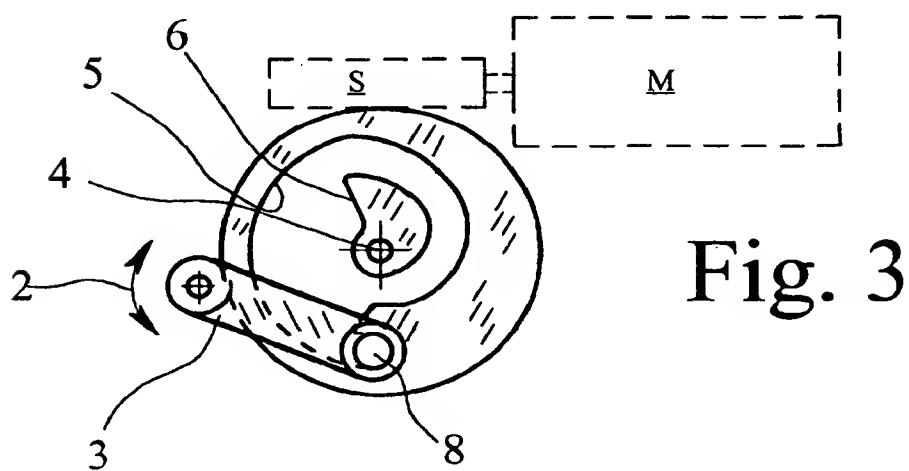
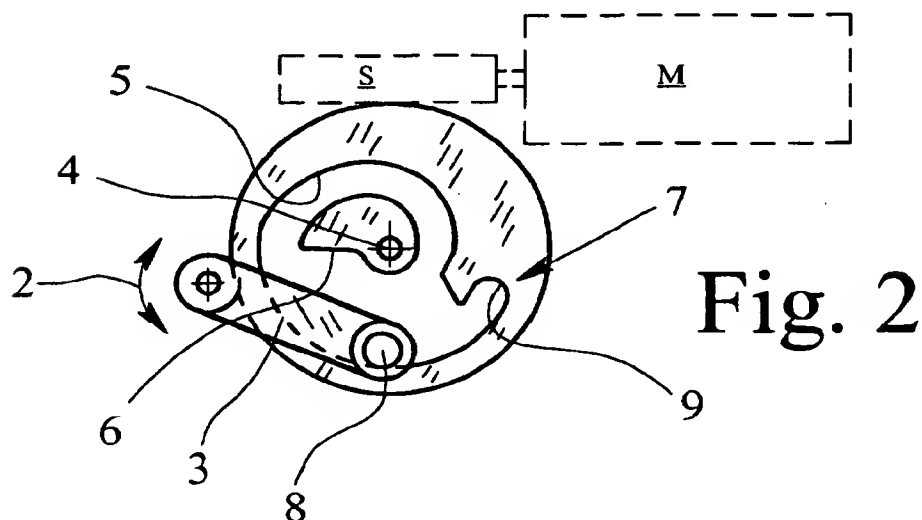
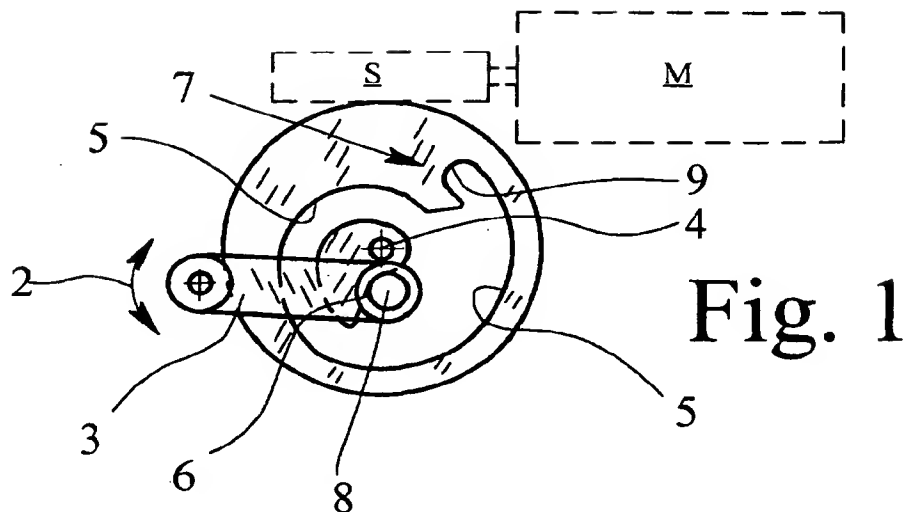
Funktionsstellung "verriegelt-diebstahlgesichert" auf äußerst einfache Weise ebenfalls durch eine Fangtasche 9 am Anschlag 6 realisiert ist. Diese verhindert, daß der Schalthebel 3 bei Hintertreiben des Zapfens 8 o. dgl. in die Fangtasche 9 seitlich verschwenkt werden kann (Diebstahlsicherungsfunktion).

Patentansprüche

1. Elektromotorischer Stellantrieb für ein Kraftfahrzeugschloß, wobei das Kraftfahrzeugschloß eine Schloßmechanik aufweist, die in Funktionszustände "entriegelt" und "verriegelt-diebstahlgesichert" oder "entriegelt", "verriegelt" und "verriegelt-diebstahlgesichert" schaltbar ist, mit einem Antriebsmotor, einem vom Antriebsmotor antreibbaren Antriebsteil (1) und einem mit dem Antriebsteil (1) bewegungsgekuppelten Schalthebel (3) zum Schalten der Schloßmechanik in die verschiedenen Funktionszustände, wobei der Schalthebel (3) zumindest in einer Endstellung des Antriebsteils (1) im Freilauf manuell zwischen zwei Funktionszuständen hin und her schaltbar ist und wobei die Abschaltung des Antriebsmotors durch das Anlaufen eines Zapfens (8) o. dgl. an einem Anschlag (6) ausgelöst wird und der Zapfen (8) o. dgl. und der Anschlag (6) nach Abschaltung des Antriebsmotors in der erreichten Endstellung verharren, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Anschlag (6) eine Fangtasche (9) ausgebildet ist, die ein manuelles Bewegen des Schalthebels (3) quer zum Anschlag (6) verhindert und so den Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" realisiert.
2. Stellantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Zapfen (8) o. dgl. am Antriebsteil (1) und Anschlag (6) und Fangtasche (9) am Schalthebel (3) angeordnet sind.
3. Stellantrieb nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebsteil (1) als Stellantriebsscheibe ausgeführt ist.
4. Stellantrieb nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Stellantriebsscheibe (1) eine sich kurvenförmig um die Drehachse (4) der Stellantriebsscheibe (1) erstreckende Steuerkulisze (5) aufweist, die an einem Ende einen zur Drehachse (4) nahen Innenanschlag (6) und am anderen Ende einen von der Drehachse (4) ferneren Außenanschlag (7) aufweist, daß der Schalthebel (3) den in die Steuerkulisze (5) eingreifenden Zapfen (8) o. dgl. aufweist und über diesen von der Steuerkulisze (5) in zwei Funktionszustände schaltbar ist, die beim Anlaufen des Innenanschlages (6) bzw. Außenanschlages (7) am Zapfens (8) o. dgl. erreicht werden und daß am Innenanschlag (6) oder am Außenanschlag (7) die Steuerkulisze (5) als Fangtasche (9) ausgebildet ist.
5. Stellantrieb nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Funktionszustand "verriegelt" in einem bestimmten Winkelabstand vor dem Funktionszustand "verriegelt-diebstahlgesichert" durch eine Schalfunktion des Stellantriebes definiert ist.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -



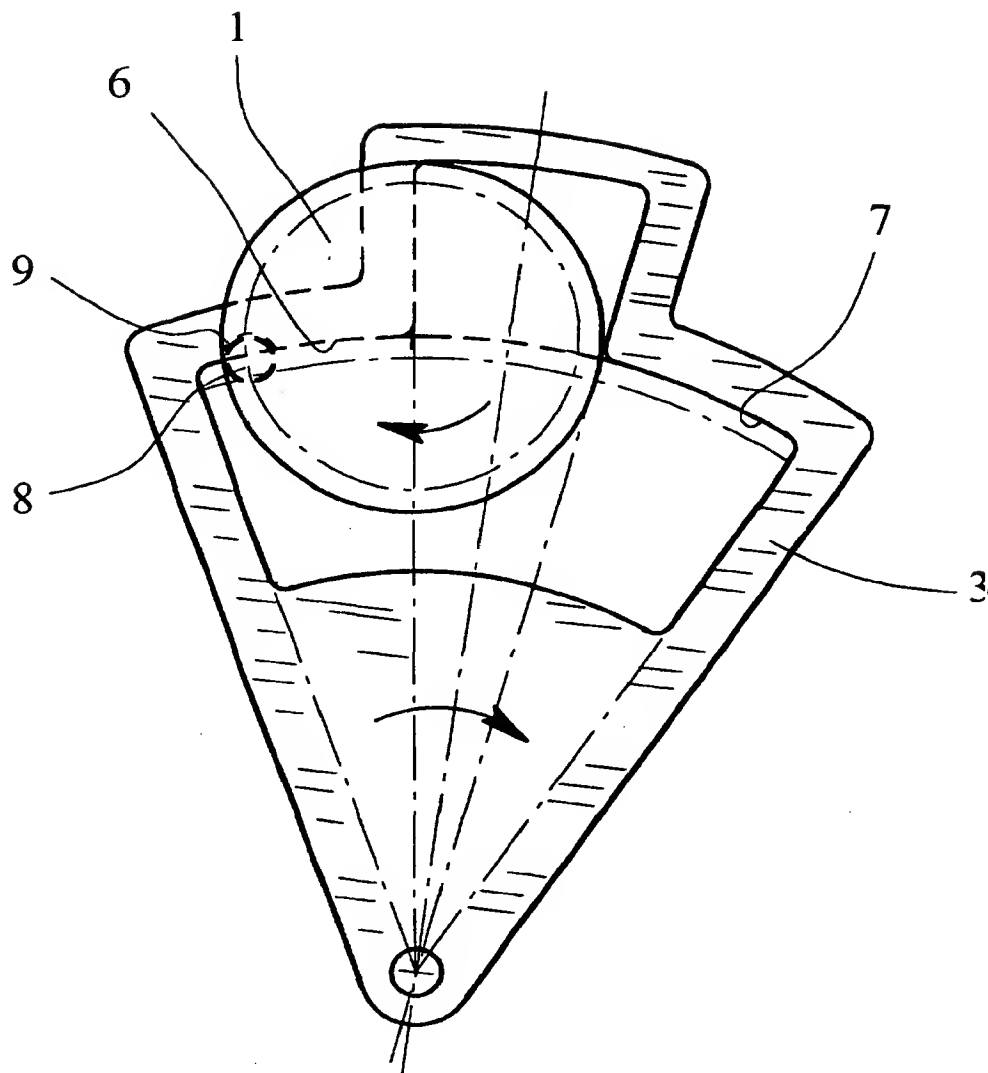


Fig. 4